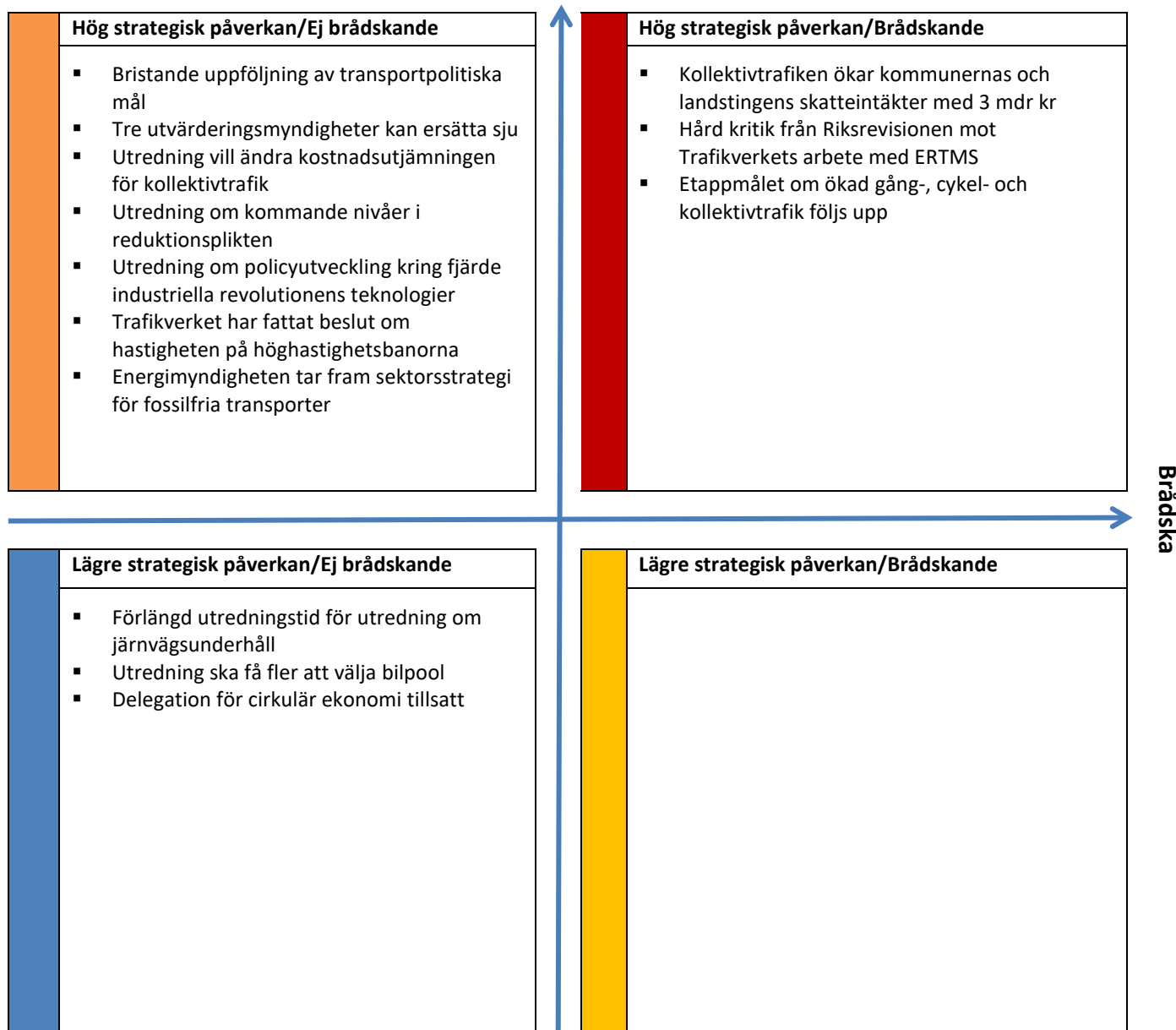




SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Politisk omvärldsanalys hösten 2018

Strategisk påverkan



Förord

Det här är en politisk omvärldsanalys för hösten 2018. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska händelser och åtgärder i Sverige som påverkar kollektivtrafikens utveckling. Rapporten är skriven av Lars Sandberg, Svensk Kollektivtrafik.

Stockholm den 14 november 2018

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	4
Kollektivtrafiken ökar kommunernas och landstingens skatteintäkter med nästan 3 miljarder kr....	4
Hård kritik från Riksrevisionen mot Trafikverkets arbete med ERTMS.....	4
Etappmålet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik följs upp	5
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	7
Bristande uppföljning av transportpolitiska mål.....	7
Tre utvärderingsmyndigheter kan ersätta sju	7
Utredning vill ändra kostnadsutjämningen för kollektivtrafik	8
Utredning om kommande nivåer i reduktionsplikten	9
Utredning om policyutveckling kring fjärde industriella revolutionens teknologier	10
Trafikverket har fattat beslut om hastigheten på höghastighetsbanorna	11
Energimyndigheten tar fram sektorsstrategi för fossilfria transporter	11
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande.....	13
Förlängd utredningstid för utredning om järnvägsunderhåll.....	13
Utredning ska få fler att välja bilpool	13
Delegation för cirkulär ekonomi tillsatt	14

■ Hög strategisk påverkan/Brådskande

Kollektivtrafiken ökar kommunernas och landstingens skatteintäkter med nästan 3 miljarder kr

Kollektivtrafiken ökar kommunernas, landstingens och regionernas skatteintäkter med 2,93 miljarder kronor per år. Det visar en [ny rapport](#) som WSP har tagit fram uppdrag av **Svensk Kollektivtrafik**. Om kollektivtrafiken tas bort skulle 106 000 arbetstillfällen försvinna och bruttolönerna i Sverige minska med över 9 miljarder kronor.

I rapporten analyseras kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna genom att jämföra dagens Sverige med ett scenario utan den kollektivtrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen kör.

Analysen visar att kollektivtrafiken skapar stor nytta. Utöver höjda löner, stigande sysselsättning och ökade skatteintäkter minskar kollektivtrafiken antalet dödade och skadade i trafiken. Utan kollektivtrafik skulle ytterligare 16 personer dödas, 228 skadas svårt och 1825 skadas lindrigt varje år.

Den regionala kollektivtrafiken är dessutom mycket yteffektiv. I ett Sverige utan kollektivtrafik skulle 340 000 nya parkeringsplatser behöva byggas vid landets bostäder. För att anlägga dessa parkeringsplatser krävs en yta som motsvarar 1400 fotbollsplaner. Till det kommer alla de parkeringsplatser som måste byggas vid exempelvis arbetsplatser och butiker.

Rapporten visar att dagens kollektivtrafik bidrar till besparingar och intäktsökningar på totalt 4,3 miljarder kronor varje år, vilket motsvarar drygt 9 procent av de totala kostnaderna för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik. Om dessa intäktsökningar och besparingar räknas in i de totala verksamhetsintäkterna, så skulle kollektivtrafikens självfinansieringsgrad öka från 49,5 procent (2017) till 58,6 procent.

*Rapporten är en del av **Svensk Kollektivtrafiks** arbete för att analysera, beskriva och kommunicera kollektivtrafikens samhällsnytta och att balansera diskussionen om kollektivtrafikens kostnadsutveckling. Detta är vår fjärde rapporten på dessa områden. År 2017 presenterades rapporten [Kollektivtrafikens samhällsnytta](#). Den visade bl.a. att kollektivtrafiken skapar samhällsekonomisk nytta för betydligt mer än 14 miljarder kronor netto varje år. I somras presenterade vi tillsammans med Partnersamverkan rapporten [Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#). Rapporten pekade på kollektivtrafiken minskar klimatutsläppen på tre sätt. Genom att minska sina egna utsläpp, ta marknadsandelar från biltrafiken och sprida ny miljöteknik till lastbiltrafiken. Sedan år 2010 har kollektivtrafiken minskat sina klimatutsläpp med 75 procent. I december 2017 kom rapporten [Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#) som innehåller 50 åtgärder som kan minska kollektivtrafikens kostnader.*

Hård kritik från Riksrevisionen mot Trafikverkets arbete med ERTMS

Kostnaderna för att utveckla det nya signalsystemet ERTMS för svensk järnväg har nästan tredubblats och riskerar att öka ännu mer i framtiden. Samtidigt har förseningar och brister i planeringen inneburit att det kommer att krävas extra åtgärder i den nuvarande – föråldrade – signalanläggningen för att inte tågtrafiken ska drabbas innan övergången är klar, visar [Riksrevisionens granskning](#) som presenterades i augusti.

Sverige har förbundit sig att övergå till det nya EU-gemensamma signalsystemet för tågtrafik ERTMS (European Rail Traffic Management System) senast 2030. Samtliga EU-stater kommer att införa ERTMS för att underlätta gränsöverskridande tågtransporter av människor och gods.

Riksrevisionen har granskat regeringens och Trafikverkets planering av införandet. Kostnaderna för införandet uppskattas till cirka 30 miljarder, varav utveckling av den svenska versionen av ERTMS står för ungefär 3 miljarder. Granskningen visar bland annat att Trafikverket kraftigt underskattat utvecklingskostnaderna som nästan tredubblats sedan 2010. Dessutom framhåller Riksrevisionen att förseningarna gör att risken för ytterligare fördröjningar är stor. De uppskattningar som gjorts har inte varit tillräckligt väl underbyggda.

Riksrevisionen konstaterar också att stora delar av planeringsprocessen präglats av en felaktig utredningslogik. Från början bedömde Trafikverket och Banverket att systembytet skulle göra det möjligt att öka kapacitet på järnvägen till ett beräknat samhällsekonomiskt värde på nästan 26 miljarder kronor. Nyare bedömningar visar dock att detta inte kommer att ske och att nyttan av ERTMS för de gränsöverskridande tågtransporterna är begränsad inom överskådlig framtid. Samhällsnyttan består istället i att dagens ålderstigna signalanläggning ersätts med en ny som minskar risken för störningar och som är enklare att underhålla.

Bristerna i den befintliga signalanläggningen håller på att bli kritiska enligt Riksrevisionen. För att inte tågtrafiken ska påverkas tvingas nu Trafikverket till dyra investeringar i det gamla systemet i väntan på att det nya kan tas i drift. Det innebär risk för en rad olika typer av merkostnader och kortsiktiga lösningar som Trafikverket saknar en strategi för att hantera.

Riksrevisionen varnar också för att underhåll och reparationer av det nya systemet riskerar att bli onödigt dyrt eftersom endast originalleverantören av ERTMS-anläggningen kan tillhandahålla många av reservdelarna. Detta är ett problem även med det befintliga systemet, och som har bidragit till den existerande bristen på reservdelar och kompetens.

Svensk Kollektivtrafik är inte förvånad över Riksrevisionens kritik. Vi har tagit upp problemen med ERTMS i många olika sammanhang. I en [debattartikel](#) i SvD skrev vi t.ex. att regeringen bör skjuta på utbyggnaden tills ERTMS är driftsäkert och det finns versioner av signalsystemet som ökar kapaciteten. I [remissvaret angående Förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029](#) tog vi även upp att staten och Trafikverket måste ta ett betydligt större finansiellt ansvar för finansiering av fordonsanpassningen och att ERTMS enligt införandeplanen ska införas på små snuttar över hela landet samtidigt, med utgångspunkt från utbyte av gamla ställverk. Det kommer att skapa ett lapptäcke av olika signalsystem på samma bana. Konsekvenserna blir ökad risk för stopp i trafiken och onödiga kostnader för kollektivtrafiken när nya järnvägsfordon ska köpas in. Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverkets införandeplan måste ändras så att resenärerna inte drabbas av sämre punktlighet. Vi har lyft frågan i Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS.

Etappmålet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik följs upp

Trafikanalys har av regeringen fått i [uppdrag att följa upp etappmålet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik](#). Målet innebär att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik i

Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel-, och kollektivtrafik.

Regeringen vill, enligt direktiven, uppmuntra Sveriges kommuner att sätta upp egna mål för andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik baserat på det nationella målet. Det är viktigt att etappmålet upplevs som relevant för kommunerna. Därför bör Trafikanalys ta fram indikativa målnivåer för andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik som kan vara vägledande för kommuner med olika förutsättningar, t.ex. när det gäller befolkningstäthet. Det nationella målet om 25 procent handlar om genomsnitt för hela landet.

Trafikanalys ska som en del i arbetet med den årliga uppföljningen av miljömålen även redovisa uppföljningen av etappmålet till Naturvårdsverket. Trafikanalys ska redovisa den del av uppdraget som rör planen och de indikativa målnivåerna senast den 15 april 2019.

*I [remissvaret angående Miljömålsberedningens slutbetänkande](#) ställde sig **Svensk Kollektivtrafik** bakom förslaget till etappmålet. Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket viktigt att ta fram en handlingsplan för hur målet ska uppnås. Men vi konstaterar samtidigt att de åtgärder och styrmedel som föreslogs i Miljömålsberedningens betänkande inte var tillräckliga för att uppnå målet. Det visar inte minst den [backcastingstudie](#) om vad som krävs för att uppnå fördubblad kollektivtrafikandel till år 2030, som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik och övriga branschorganisationer i Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik.*

Svensk Kollektivtrafik och övriga Partnersamverkan har dessutom skickat en [skrivelse om missvisande indikatorer till 2030-sekretariatet](#). I skrivelsen pekar vi på att kollektivtrafiken har minskat sina klimatutsläpp kraftigt under de senaste decennierna. Mellan år 2010 och 2018 har kollektivtrafiken minskat sina koldioxidutsläpp med 75 procent. Under samma period har användningen av icke-fossila drivmedel i den lokala och regionala busstrafiken ökat från 17 till 86 procent. Tågtrafiken är sedan länge eldriven till omkring 90 procent och spårvägs- och tunnelbanetraffiken helt eldriven.

Persontrafiken med buss, tåg, spårväg, tunnelbana, taxi och skärgårdstrafik står tillsammans för bara fyra procent av koldioxidutsläppen från transporterna i Sverige, samtidigt som 27 procent av de motoriserade resorna görs med kollektivtrafik. Indikatorn för kollektivtrafik på 2030 sekretariatets webbsida [Indikatorer för en fossiloberoende vägtrafik 2030](#) visar däremot något helt annat. Enligt indikatorn har kollektivtrafik sämst måluppfyllelse av samtliga redovisade indikatorer. Enligt webbsidan ligger kollektivtrafikens måluppfyllelse på 4,9 %, medan personbilstrafiken ligger på 39 %, lastbilstrafiken på 28 % och hela vägtrafiken på 25 procent. I skrivelsen tar vi även upp brister i indikatorn på webbsidan angående målet om 25 procent gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige år 2025.

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådiskande

Bristande uppföljning av transportpolitiska mål

Det finns en rad brister och felaktigheter i [Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen](#). Det skriver **Svensk Kollektivtrafik** tillsammans med de övriga branschorganisationerna inom Partnersamverkan i [en skrivelse](#) till Trafikanalys. För att de ska bli rättvisande är det mycket viktigt att indikatorerna, måtten och kriterierna ändras, kompletteras och utvecklas inom ramen för Trafikanalys regeringsuppdrag om att redovisa en fördjupad uppföljning av transportpolitiska målen till regeringen.

Svensk Kollektivtrafik har tidigare framfört skarp kritik mot Trafikanalys arbete med de transportpolitiska målen. I [remissvar](#) angående [Trafikanalys rapport Ny målstyrning för transportpolitiken](#) skrev vi att rapporten borde dras tillbaka och att regeringen borde ge direktiv till en ny utredning som görs om från grunden.

Svensk Kollektivtrafik riktade mycket hård kritik mot Trafikanalys rapport på en rad områden, bland annat: trots regeringens direktiv har Trafikanalys inte fört dialog med berörda aktörer inför framtagandet av förslagen; trots direktiven har Trafikanalys inte beaktat viktiga förslag i Miljömålsberedningens betänkande eller argumenterat varför man inte gjort det; att förslaget om ettåriga prioriteringar riskerar att göra transportpolitiken mycket kortsiktig och ryckig; att Trafikanalys har lagt fram en ofärdig rapport med i vissa fall ofullständiga förslag, där det saknas argument för många av förslagen och det inte finns några analyser av deras konsekvenser; att den föreslagna målstrukturen är splittrad, fragmentiserad och svår att överblicka, vilket gör de transportpolitiska målen svårare att följa upp.

Tre utvärderingsmyndigheter kan ersätta sju

Analys- och utvärderingsutredningen [föreslår att tre nya myndigheter ska ersätta sju befintliga](#) för att stärka regeringens styrning.

Utredningen har haft i uppdrag att göra en översyn av Trafikanalys, Tillväxtanalys, Kulturanalys, Vårdanalys, Brottsförebyggande rådet (Brå), Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering (IFAU) och Inspektionen för socialförsäkringen (ISF).

Syftet har varit att se över hur regeringens analys- och utvärderingsresurser kan organiseras på bästa sätt utifrån regeringens behov och utifrån vilka analyser och utvärderingar regeringen behöver för sina uppgifter.

Utredaren föreslår att analys- och utvärderingsmyndigheterna bör ha ett enhetligt uppdrag. Deras uppgift ska vara att analysera och utvärdera vad statliga insatser leder till, om de är effektiva, bistå i policyanalys och tillgängliggöra forskning.

Dagens sju myndigheter ska enligt utredarens förslag ersättas av följande tre myndigheter: Tillväxt- och samhällsbyggnadsanalys, Arbetsmarknads- och välfärdsanalys samt Trygghets- och säkerhetsanalys. Tillväxt- och samhällsbyggnadsanalys bildas genom en sammanslagning av Trafikanalys, Tillväxtanalys och Kulturanalys. Myndigheten föreslås lokaliseras till Östersund.

Förslaget om att ersätta dagens sju myndigheter med tre skapar enligt utredningen förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av sak- och metodkompetenser, bättre förutsättningar för analyser

och utvärderingar över sektorsgränser och ett effektivare nyttjande av nuvarande myndigheters administrativa resurser. Nackdelarna är framför allt att verksamheten i de sju befintliga myndigheterna behöver organiseras om. Detta kommer att negativt påverka regeringens analys- och utvärderingskapacitet under en övergångsperiod.

Svensk Kollektivtrafik har i flera sammanhang kritiserat Trafikanalys för bristande kvalitet. Som nämns ovan har vi varit mycket kritiska till myndighetens arbete med att utveckla de transportpolitiska målen. Vi har därför bl.a. framfört kritik i vårt [remissvar](#) angående Trafikanalys rapport Ny målstyrning för transportpolitiken och i en [skrivelse](#) till myndigheten om uppföljning av de transportpolitiska målen. Till infrastrukturministern har vi tillsammans med de övriga intresseorganisationerna inom Partnersamverkan skickat en skrivelse med hård kritik mot [felaktig kollektivtrafikstatistik](#). Tyvärr kvarstår bristerna i Trafikanalys kollektivtrafikstatistik Trafikanalys.

Om Analys- och utvärderingsutredningens förslag kommer att leda till ökat kvalitet och förbättringar på de områden som vi kritiserat beror helt på kvaliteten hos den föreslagna myndigheten Tillväxt- och samhällsbyggnadsanalys.

Utredning vill ändra kostnadsutjämnningen för kollektivtrafik

[Kostnadsutjämningsutredningen](#) som har sett över kostnadsutjämnningen mellan kommuner och landsting, har lämnat ett betänkande som berör kollektivtrafiken. I betänkandet pekar utredaren på att det framförts kritik mot delmodellen om kollektivtrafik som ingår i kostnadsutjämnningssystemet.

Kostnadsutjämnningen syftar till att skapa likvärdiga ekonomiska förutsättningar för alla kommuner och landsting att tillhandahålla invånarna service oberoende av opåverkbara, strukturella förhållanden.

Utredningen har genomfört en enkät till samtliga kommunstyrelseordförande och landstingsstyrelseordförande. Enkätsvaren från landstingen visade att delmodellen för kollektivtrafik hade minst stöd av alla delmodeller. Bara ett av tretton landsting som besvarade enkäten gjorde en positiv bedömning av modellen. I fritextsvaren till enkäten angavs att investeringskostnaderna är höga i län med växande befolkning, vilket inte tas hänsyn till. Synpunkter har också framförts om att nuvarande modell ger högre standardkostnader i större tätorter, trots att kostnaderna i glesbygd är högre per personkilometer. Även i kommunenkäten fick kollektivtrafikmodellen ett relativt dåligt betyg. Trettioen av etthundrafyrtio respondenter bedömde modellen positivt. I fritext angav flera att landsbygdskommuner får subventionera kollektivtrafiken i storstäderna och att standardkostnaden speglar ambitionsnivå och effektivitet mer än strukturella behov.

Utredningen förslår därför att kollektivtrafikmodellen ska ändras, bl.a. föreslås att den länsvisa standardkostnaden ska beräknas utifrån *antal invånare i tätort* istället för *andel av befolkningen som bor i tätort med fler än 11 000 invånare*.

För kommuner i län med delat huvudmannaskap för kollektivtrafiken ska standardkostnaden baseras på en ny modell som liknar den som används för fördelning på länsnivå. I dag bygger fördelningen mellan kommuner i län med delat huvudmannaskap på uppmätt kostnadsandel 2009. Utredningen

föreslår att modellen ska bygga på *antal invånare i tätort, invånardistans och genomsnittligt pendlingsavstånd*.¹

Utredning om kommande nivåer i reduktionsplikten

Regeringen har under oktober gett Energimyndigheten i [uppdrag utreda och lämna förslag kommande nivåer i den s.k. reduktionsplikten](#). Myndigheten ska bland annat utreda och lämna förslag på reduktionsnivåer för åren 2021 till 2030 som ska bidra till att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030 jämfört med 2010. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 4 juni 2019.

Höginblandade och rena biodrivmedel, som till exempel HVO100 omfattas i dag inte av reduktionsplikten utan de främjas istället genom befrielse från energi- och koldioxidskatt. Enligt EU-kommissionens nuvarande beslut gäller skattebefrielsen bara t.o.m. 31 december 2020. Det kan enligt regeringen finnas fördelar med att de höginblandade och rena biodrivmedlen omfattas av samma långsiktiga styrmedel som låginblandade biodrivmedel. Konkurrerande styrmedel om samma volymer kan leda till marknadsstörningar. Inriktningen är därför, enligt regeringens direktiv till uppdraget, att samtliga flytande biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten så snart som möjligt, men utan att försämra dessa bränslens konkurrenskraft. Energimyndigheten ska därför utreda och lämna förslag om flytande höginblandade och rena biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten eller fortsatt främjas med skattebefrielse.

I regeringsuppdraget ska särskild hänsyn tas till hur transportsystemet och kostnaden för biodrivmedel förväntas öka efter år 2020. Myndigheten bör också analysera den väntade efterfrågan på biodrivmedel i transportsektorn och potentialen för tillgång till biodrivmedel för att nå föreslagna reduktionsnivåer. Dessutom ska en bedömning göras av hur efterfrågan i Europa kan komma att utvecklas.

Svensk Kollektivtrafik har bl.a. [remissvar](#) pekat på att kollektivtrafiken har varit en starkt pådrivande faktor för att få fram fossilfria drivmedelsalternativ i Sverige. De i dag dominerande biodrivmedlen, HVO, RME, biogas och även etanol har gjort det möjligt att köra kollektivtrafikens bussar fossilfritt till 86 % (2017). För att inte äventyra denna mycket positiva utveckling behöver det föras en politik som även efter 2020 gynnar rena biodrivmedel.

Med all sannolikhet kommer produktionskostnaden för biodrivmedel även i fortsättningen att ligga avsevärt över den för fossila drivmedel. För att de rena biodrivmedlen ska kunna ha en någorlunda konkurrenskraftig position även i framtiden, behövs ett tydligt statligt agerande för att stimulera ökad produktion och ökat användande av rena biodrivmedel. Utan ett sådant tydligt agerande finns en stor risk att de rena biodrivmedlen kan försvinna från marknaden.

Därför efterlyser Svensk Kollektivtrafik incitament för användande av biodrivmedel som medför lägre klimatpåverkan än sådana som precis uppfyller reduktionsplikten. I detta sammanhang är den svenska koldioxidskatten väldigt central. Som konstaterats av Miljömålsberedningen är koldioxidskatten utmärkt för att skapa långsiktighet, den är bra i sin konstruktion och den är teknik- och konkurrensneutral. Svensk Kollektivtrafik har uppmanat regeringen att fortsätta sina ansträngningar att få EU-kommissionen att långsiktigt acceptera koldioxidskatten.

¹ Utredningens förslag angående delmodellen för kollektivtrafik beskrivs i detalj på s. 275-284 i betänkandet

Utredning om policyutveckling kring fjärde industriella revolutionens teknologier

Sverige och världen står inför flera stora samhällsutmaningar, däribland klimat och miljö, hälsa och digital omställning. Den snabba teknikutvecklingen, ibland kallad den fjärde industriella revolutionen, för med sig innovation inom många sektorer som kan bidra till att på resurseffektiva sätt lösa samhällsutmaningar. Samtidigt ökar kraven på en proaktiv policyutveckling eftersom hinder och oklarheter riskerar att hämma utvecklingen. För att öka användningen och bättre ta tillvara potentialen som digitalisering och innovation för med sig har regeringen inrättat en [kommitté inriktad på tvärsektorieell policyutveckling](#). En av de teknologier som kommittén ska arbeta med är uppkopplade och automatiserade fordon, farkoster och system.

Kommittén ska bland annat göra fördjupade analyser av eventuella hinder i form av lagstiftning eller annan osäkerhet om gällande policyer och där det är relevant, kartlägga behov av nödvändig anpassning av regelverk.

***Svensk Kollektivtrafik** har skrivit flera remissvar om rapporter och utredningar angående självkörande fordon. I [yttrandet angående betänkandet Vägen till självkörande fordon \(SOU 2018:16\)](#) pekade vi på att kollektivtrafiken och samhället kommer att påverkas på flera olika sätt. Den ökade automatiseringen kan medföra mjukare och mer anpassad körning i kollektivtrafikfordonen, vilket kan minska drivmedelsförbrukning och reducera miljö- och klimatpåverkan och förbättra trafiksäkerheten.*

I remissvaret underströk vi också att det kommer att krävas betydande investeringar för att uppgradera standarden på gator, vägar, vägmarkeringar och hjälpmedel för positionsbestämning för att det ska vara möjligt med automatiserad körning i Sverige. För att på sikt fullt ut kunna ersätta en bil med förare, måste ett automatiserat fordon kunna köra på alla sorters vägar, inklusive grusvägar, klara av ymnigt snöfall och hantera halka.

Eftersom kostnaden för förare utgör en stor del av kostnaderna för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik ter sig alternativet att "köra utan förare" i kollektivtrafiken lockande ur ekonomisk synvinkel. Olika experter gör olika bedömningar av hur snabbt utvecklingen kommer att, men när helautomatiska fordon, som klarar uppgifter motsvarande dagens bussar eller personbilar i allmän trafik, väl existerar kommer de att ha stor påverkan på kollektivtrafiken.

I svaret pekade vi på att utvecklingen mot automatiserade fordon riskerar att leda till överflyttning från kollektivtrafik till bil och att investeringar i kollektivtrafik minskar och ger ett minskat utbud av kollektivtrafik.

I yttrandet angående utredningarna [Vägen till Självkörande fordon – försöksverksamhet](#) och [Transportstyrelsens förslag och konsekvensutredning för försöksverksamhet med självkörande fordon](#) framhöll vi vikten av tester med självkörande kollektivtrafikfordon. I vårt [remissvar angående Miljömålsberedningens slutbetänkande](#) delade vi beredningens analys om att självkörande bilar och bildelning vid ett större genombrott skulle kunna bidra till lägre utsläpp och minskad trängsel förutsatt att introduktionen kombineras med investeringar som samtidigt ökar kollektivtrafikens attraktionskraft.

En viktig fråga som måste diskuteras och lösas är självkörande fordons moral, eller som [SVT vetenskap](#) beskriver frågan ”Ska en bil inför en olycka hellre köra ihjäl en rik man än en fattig kvinna? Människor i olika världsdelar svarar olika på den frågan. Vad betyder det för bilindustrin?”

Trafikverket har fattat beslut om hastigheten på höghastighetsbanorna

I början av oktober [beslöt Trafikverket](#) att de nya stambanor på sträckorna Ostlänken och Göteborg-Borås ska dimensioneras för inriktningshastigheten 250 km/h. Sträckan Lund-Hässleholm dimensioneras för 320 km/h eftersom sträckan erbjuder bättre förutsättningar för högre hastigheter än Ostlänken och Göteborg-Borås.

Detta innebär att de beräknade restiderna med höghastighetståg förlängs något. För Stockholm-Göteborg blir restiden ungefär 2 timmar och 8 minuter jämfört med tidigare 2 timmar och för Stockholm-Malmö blir restiden ungefär 2 timmar och 35 minuter jämfört med tidigare 2 timmar och 30 minuter.

*När det gäller hastigheterna på de nya stambanorna skrev **Svensk Kollektivtrafik** i remissvaret angående Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen att genom en sammanvägd bedömning av kostnadsbesparingen, restidsförlängningen och tidpunkten för när trafik i hastigheter över 300 km/tim kan komma att inledas anser Svensk Kollektivtrafik att Trafikverkets förslag om hastigheten på höghastighetsbanorna är rimlig.*

Svensk Kollektivtrafik anser att stambanorna för höghastighetståg måste utformas så att de kan användas för arbetspendling. Det förutsätter att det skapas ett sammanhållet järnvägssystem med gemensamma stationer för olika typer av tågtrafik och att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får tillträde till höghastighetsbanorna med snabb storregional tågtrafik. Dessutom får investeringarna i banorna inte tränga undan andra investeringar som är viktiga för den regionala kollektivtrafikens utveckling.

Energimyndigheten tar fram sektorsstrategi för fossilfria transporter

Regeringen har tidigare gett Energimyndigheten i [uppdrag att ta fram sektorsstrategier](#) för energieffektivisering. [Energimyndigheten har nu fattat beslutat om vilka fem sektorer](#) som det ska tas fram strategier för. En av sektorerna som ingår i programmet är [Fossilfria Transporter](#).

Genom dialog och samarbeten ska aktörer inom respektive sektor tillsammans ta fram en strategi för att uppnå en mer resurseffektiv energianvändning. Aktörerna kan vara offentliga aktörer, företag eller branschorganisationer. Arbetet kommer inledningsvis bestå av dialoger och samtal för att Energimyndigheten ska få en så tydlig helhetsbild av sektorn som möjligt.

Det är Energimyndigheten som ansvarar för strategierna och sätter ramarna för processen. Tillsammans med branscher och aktörer ska sedan visioner, mål och handlingsplaner tas fram inom varje sektor. Sektorsstrategierna ska på så vis katalysera den drivkraft som redan finns hos aktörerna.

Arbetet med strategin Fossilfria transporter utgår från de politiska målen för energi och klimat. För att nå en fossilfri transportsektor behövs:

- Energieffektiva och fossilfria transporter
- Ett mer transporteffektivt samhälle
- Högre andel förnybara drivmedel

Kollektivtrafiken i Sverige har kommit långt på dessa områden. Enligt rapporten *Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål* som **Svensk Kollektivtrafik** tagit fram inom Partnersamverkan har andelen busstrafik som kör på ickefossila drivmedel ökat från 20 procent år 2010 till 86 procent år 2017. Under samma period har kollektivtrafiken minskat sina koldioxidutsläpp med 75 procent.

Energianvändningen inom kollektivtrafiken är i snitt 0,17 kWh per personkilometer och inom tågtrafiken 0,10 kWh per personkilometer. Detta ska jämföras med 0,41 kWh per personkilometer för personbilstrafiken.²

En viktig del i att göra samhället mer transporteffektivt är att öka kollektivtrafikandelen. Backcastingstudien [Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030](#) visar att det går att fördubbla marknadsandelen till år 2030, men det kommer att kräva framsynta, målmedvetna och målinriktade beslut av framförallt regering och riksdag.

Men även om kollektivtrafiken kommit långt finns det mer att göra. Enligt rapporten *Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål* minskar kollektivtrafiken klimatutsläppen på tre sätt: genom att minska sina egna utsläpp, ta marknadsandelar från biltrafiken och sprida ny miljöteknik till lastbilstrafiken.

Partnersamverkans [branschgemensamma miljöprogram](#) syftar till att minska kollektivtrafikens egna utsläpp. Svensk kollektivtrafik arbetar med lobbying och opinionsbildning för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och underlätta kollektivtrafikens fortsatta övergång till fossilfrihet.

Teknikspridningen är en följd av att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ställer miljökrav på fordon och drivmedel vid upphandlingar av busstrafik. Härigenom skapas det en marknad där busstillverkarna kan introducera ny miljöteknik. För tillverkarna är det viktigt att visa att den nya miljötekniken finns i drift. Härigenom kan de sprida den nya tekniken på den globala lastbilsmarknaden.

² [Riksdagen \(2018\) Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan – flytande, gasformiga och elektriska drivmedel inom vägtrafik, sjöfart, luftfart och spårbunden trafik](#)

■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

Förlängd utredningstid för utredning om järnvägsunderhåll

Regeringen har beslutat [förlänga utredningstiden för utredningen](#) om att överföra basunderhållet från Infranord AB till Trafikverket från den 17 augusti 2018 till den 30 augusti 2019. Dessutom har regeringen gett [Erland Olausson i uppdrag att leda utredningen](#). Erland Olausson har tidigare arbetat som chefsjurist och avtalssekreterare hos LO.

*I [remissvaret angående betänkandet Koll på anläggningen](#) var **Svensk Kollektivtrafik** sammanfattning av problemen med järnvägsunderhållet att "det finns brister i alla delar av produktionskedjan. Det kan handla om bristande eller icke optimerad planering till bristande utförande. Bristande kunskap om anläggningens status till bristande inspektion efter åtgärd. Samt bristande kunskap för kundens behov och därmed bristande respekt för kundens krav och förståelse för förhållandet till kundens kund, resenären." Utöver att det behövs mer pengar till järnvägsunderhållet och att man rättar till bristerna i alla delar av produktionskedjan är det viktigt att utbilda fler underhållstekniker.*

Utredning ska få fler att välja bilpool

Regeringen tillsatte i augusti en utredning om att främja bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster. Utredningen ska i första hand undersöka möjligheterna för sänkt moms på bilpoolstjänster. I andra hand ska den undersöka andra sätt att främja bilpooltjänster. Utredaren ska i denna del analysera förslaget om att öka tillgängligheten till bilpooler som lades i [betänkandet om cirkulär ekonomi \(SOU 2017:22\)](#). Utredaren ska bl.a. undersöka i vilken utsträckning förslagen kan bidra till minskade vägtrafikvolym, ökad effektivitet i transportsystemet, minskade utsläpp och effekterna på kollektivtrafikresandet.

*I [remissyttrandet](#) angående betänkandet om cirkulär ekonomi ställde sig **Svensk Kollektivtrafik** positiv till förslag om lagstadgade kriterier för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolsfordon. Under förutsättning att framkomligheten för kollektivtrafiken inte försämras ställde sig Svensk Kollektivtrafik även positiv till att kommuner ska ges möjlighet att avsätta gatumark som bilpoolsparkering och att kommunen ges rätt att reservera bilpoolsparkering för specifikt utpekade fordon.*

Svensk Kollektivtrafik ansåg däremot att utredningens beskrivning av bilpoolers effekter på kollektivtrafikresandet borde ha varit mer nyanserad. Utredningen skriver t.ex. att "Bilpooler har visat sig leda till att bil i första hand används när den verkligen behövs och andra trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik används i högre utsträckning." och att "Om ökad användning av bilpooler även resulterar i ökat resande med kollektivtrafiken, vilket utländska studier tyder på, ... får kollektivtrafiken fler resenärer."³ Studier på området ger en delvis annan bild. Dessa pekar istället på att bilpoolers effekter på bil- och kollektivtrafikresande till stor del beror på vilken typ av bilpool det rör sig om och hur medlemmarnas resvanor såg ut innan de gick med i bilpoolen.

Flera studier pekar på att medlemmar i stationsbaserade bilpooler ökar sitt resande med kollektivtrafik, jämfört med innan de gick med i bilpoolen. En undersökning av drygt 6000 bilpoolsmedlemmar i Kanada och USA visar att vissa medlemmar ökade sitt kollektivtrafikresande,

³ S. 226 och 233

medan något fler medlemmar minskade det, men att de flesta reste kollektivt lika mycket vid undersökningstillfället som innan medlemskapet. De som ökade sitt kollektivtrafikresande var i stor utsträckning sådana som ägde egen bil när de gick med i bilpoolen, medan de som minskade sitt kollektivtrafikresande var sådana som inte ägde egen bil.

När det gäller friflytande bilpooler, och stationsbaserade bilpooler som tillåter envägshyra, visar den absoluta merparten av befintliga undersökningar på minskat kollektivtrafikresande, jämfört med innan man gick med i bilpoolen.⁴

Delegation för cirkulär ekonomi tillsatt

Regeringen har tillsatt en [Delegation för cirkulär ekonomi](#). Syftet med delegationen är att stärka samhällets omställning till en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi både nationellt och regionalt. Delegationen ska bland annat utarbeta en strategi för delegationens arbete med omställning till en cirkulär och biobaserad ekonomi. Den ska inkludera hur omställningen kan stimuleras på olika nivåer i samhället. Delegationen ska i sitt arbete bland annat utgå från [betänkandet om cirkulär ekonomi \(SOU 2017:22\)](#) som nämndes ovan. Den ska även identifiera hinder och motverkande styrmedel, behov av utbildning, information samt ge råd och föreslå kostnadseffektiva åtgärder till regeringen. Delegationen ska redovisa hur arbetet sker och ge förslag till åtgärder som kan vidtas senast 1 mars, under åren 2019 - 2021. [Till ordförande för delegationen](#) utsågs Åsa Domeij.

⁴ S.34-35, [Trafikanalys \(2016\) Nya tjänster för delad mobilitet. Rapport 2016:15](#)